PARLE AVEC AILES

AERO CLUB DU VAR Aérodrome de Cuers-Pierrefeu 83390 CUERS
Tél. : 04 94 33 53 19 - E-Mail : acv10@wanadoo.fr
http://www.aeroclubduvar.com

Bulletin de l'aéro Club du Var

Edito

ET UNE DE PLUS !

L'année nouvelle est lancée, et je suis heureux de vous présenter tous mes Vœux de Santé, Joie et Prospérité.

D'un naturel toujours optimiste, je ne peux que vous encourager à vous tourner vers l'avenir, et ne pas sombrer pas dans le défaitisme actuel, lié aux évènements économiques. Le monde sourit aux audacieux.

Pour ceux qui ne le savent pas encore, nous avons ENFIN porté notre choix sur un Cessna 182, lequel sera bientôt équipé d'un moteur SMA (consommation moindre avec un prix de kérosène nettement inférieur à celui de la 100 LL). Le prix de l'heure de vol devrait être proche de celui du KV.

Pourquoi ce choix? Parce qu'il est conforme à celui que la grande majorité des membres du club a formulé lors d'un précédent sondage: avion de voyage avec si possible un équipement et une motorisation liés aux nouvelles technologies.

Je sais, et nous savons tous au sein du Conseil, que ce choix ne fera pas l'unanimité, mais il est difficile de pouvoir satisfaire tout le monde, aussi avons nous essayé de contenter le plus grand nombre.

D'autre part, les évènements récents liés au sort d'APEX, nous confortent dans notre choix. Il faut savoir diversifier notre flotte, et c'est une voie sur laquelle il faudra continuer de s'engager sous peine de voir un jour tous nos avions cloués au sol.

Avant d'en terminer avec cet édito, je vous rappelle que cette année votre aéroclub va fêter ses 75 printemps. Ce sera l'occasion d'un grand meeting aérien, dont la date est fixée au 5 juillet. Nous comptons sur la mobilisation de tous les membres pour que cette manifestation soit une grande fête aéronautique. Des commissions sont en cours de création et vous pouvez vous y inscrire en fonction de vos affinités.

A vous tous, je renouvelle mes Vœux pour cette année 2009, et vous souhaite de nombreuses heures de vol.

Jacques LAURAC
Président de l'Aéroclub du Var.

Au sommaire

Les nouvelles de notre Aéroclub 2

Le mot du chef pilote 3

Autour de nous 3

Agenda 4

Nouveau code météo 4

Météo perpétuelle 5

Les Pierres Précieuses 6

Où en est notre souscription? 8

Un peu de chiffres 8

A VOS PLUMES!

RACONTEZ-NOUS VOS EMOTIONS.

LA PROCHAINE PARUTION SE FERA COURANT AVRIL 2009. CE BULLETIN EST LE VÔTRE. POUR EVITER LES RETARDS DE PARUTION N'HÉSITEZ PAS À ME TRANSMETTRE VOS "GAZETTES" AVANT LA FIN MARS PAR ÉCRIT OU SUR INFORMATIQUE AU SECRÉTARIAT.

P. ESPOSITO

Les nouvelles de notre Aéroclub

GLOIRE ET HONNEURS AUX NOUVEAUX PILOTES !
Furent brevetés entre le 16 septembre et le 22 décembre 2008:

ALDEGHERI Stéphane, 42 ans, PPL, formé par J. Faugère, testé par A. Chabannier.
CHAMBAUD Xavier, 24 ans, BB, formé par J-Y. Niel, testé par P. Malnoë.
MILLIAT-KENNY Juliette, 42 ans, BB, formée par D. Jeanningros, testée par J-Y Niel.
NIQUIN Alexandre, 21 ans, PPL, formé par F. Paindavoine et S. Filc, testé par F. Pierard.
OUZAÏD Rachid, 29 ans, BB, formé par le club, testé par D. Jeanningros.
PIASCO Maryse, 53 ans, PPL, formée par C. Roulet, testée par M-F. Gréco.
QUINTENS Peter, 25 ans, PPL, formé par P. Malnoë, testé par F. Pierard.
TREFOURET Sylvie, 24 ans, PPL, formée par G. Alliaume, testée par D. Jeanningros, supervisé par F. Pierard.

LE CADEAU DE NOËL

Un Cessna fabriqué en France par Reims-Aviation en 1977 est venu grossir les rangs de l'aéro-club le 17 décembre. Il arrive de Nangis où son ancien propriétaire privé le possédait depuis 1991. Ce F182Q F-GAQR possède un Lycoming 230 CV (53 l/h) qui sera remplacé à terme par un SMA-Renault Diesel (39 l/h). Parmi les projets futurs évoqués et au vu des difficultés de Robin, il est envisagé de vendre un gros DR400 et d'acheter un Cessna biplace d'occasion (pas le nouveau Skycatcher).

UTILISATION DES TRANSPONDEURS

Le transpondeur et l'alticodeur sont activés avec le code 7000 (VFR) ou 2000 (IFR) depuis le moment où l'avion se déplace par ses propres moyens jusqu'à son immobilisation finale. L'arrêt du transpondeur en tours de piste n'est plus d'actualité depuis la publication de l'arrêté RCA 3 du 22 août 2006, il faut donc modifier les check-lists en ce sens.

Avec un transpondeur mode C (ceux de l'aéro-club), l'aéronef doit utiliser ce mode en permanence (position "ALT").

En cas d'une intervention illicite (7500), de panne radio (7600), d'urgence (7700), le transpondeur doit être réglé en mode A (position "ON").

La tolérance d'un transpondeur mode C est de 300 pieds, il donne sa position par rapport à l'atmosphère standard.

BIEN REMPLIR LE CARNET DE ROUTE

(Info Pilote de décembre 2008)

Voici le courrier que j'ai envoyé à Info-Pilote: Le jeu des 4 erreurs concernant le carnet de route (IP 633. p. 53) en comportait (au moins) 6... En effet, si Lindberg était l'instructeur, sa fonction aurait dû apparaître en colonne "fonctions" alors écrite EP/I, et l'instructeur étant le commandant de bord, c'est bien lui et non l'élève Blériot qui aurait dû signer la dernière colonne.

Plus généralement, où est le texte officiel ou la jurisprudence décrivant ce que l'on doit "officiellement" écrire comme "nature du vol"? Il serait intéressant de pouvoir donner cet argument aux forces de l'ordre plutôt que des recommandations journalistiques.

Jean-Yves NIEL

MODE D'EMPLOI DES NOUVELLES BALISES 406 MHz

De nouvelles balises de détresse jaunes dites "406 MHz" sont installées en remplacement des anciennes balises oranges qui n'émettaient "que" sur 121,5 MHz. L'antenne fouet est plus massive que l'ancienne. La commande de cabine est différente de l'ancienne, elle comprend un interrupteur à trois positions (au lieu de 2) et un voyant rouge. La position "ON" déclenche un test interne puis, après 50 secondes, l'activation manuelle de la balise. La position "ARMED" est la position normale pour le fonctionnement automatique de la balise. La position "RESET, TEST" stoppe le déclanchement automatique ou est utilisée en maintenance. Il n'y a pas de position "OFF", sinon sur la balise elle-même. Le voyant rouge s'allume pendant la transmission effective de l'alarme.

Les tests d'émission ne doivent être effectués que durant les 5 premières minutes de chaque heure ronde.

CHECK-LISTS SUR INTERNET

Les versions en couleurs sont disponibles sur Internet (www.aeroclubduvar.com) dans les pages réservées aux membres. Il arrive que celles-ci soient disponibles en pdf pour une meilleure stabilité face aux diverses imprimantes. Si vous voulez les modifier pour une mise en page personnelle, vous pouvez essayer de faire "copier" dans Acrobat puis aller dans une nouvelle page sous Word et faire "édition > collage spécial > collage texte formaté (RTF)". En principe, cela garde à peu près la forme. Autrement, il faut le logiciel "Acrobat professionnel" qui hélas n'est pas gratuit....

TAXES A CUERS

Si on vous le demande, la taxe de stationnement à Cuers est passée depuis quelques mois à 15 € TTC.

Le mot du chef-pilote

COMPLEMENTS D'ESSENCE ET D'HUILE

Nos avions consomment normalement l'huile de leurs moteurs, nos avions ne sont pas des gros porteurs, et pourtant il semble que ces règles de base tombent parfois dans l'oubli, le plus souvent pour les avions de voyage.
Les petits moteurs (108 et 120 CV) doivent avoir entre 5 et 6 quarts de gallon US (1 USG = 3,78 L) dans la bâche à huile, 5,5 est parfait. Les gros moteurs (160 et 180 CV) doivent avoir entre 6 et 8 quarts et 7,5 est parfait. Pour le Cessna rempli entre 10 et 12 quarts, 11,5 sera parfait. Nous avons déjà (trop souvent) trouvé 4,5 dans le JA ou le KV! Un moteur mal huilé est mal refroidi et peut s'user prématurément jusqu'à casser en vol.

Nous trouvons parfois les DR400 JA et KV avec les pleins complets, réservoirs avants et arrière. Un rapide calcul permet pourtant de voir que même le KV 180 CV ne permet pas toujours d'emporter les pleins complets et 4 personnes. C'est pour permettre d'emporter 4 personnes sans avoir à vidanger l'essence superflue qu'une consigne club existe: au retour du vol, le réservoir arrière n'est rempli qu'à 60 litres (gradué 2 sur la jauge électrique), les réservoirs avants sont remplis à plein. De plus, si vous décollez à masse maxi avec le KV (1 100 kg), vous devez voler 2 heures avant de vous poser pour respecter la masse maxi à l'atterrissage (1 045 kg).

DECHARGE DE PIERREFEU: DANGER AVIAIRE

La décharge départementale située entre Gonfaron et Le Luc cesse ses activités pour un moment. Dans l'intervalle, la décharge située à l'est de Pierrefeu prend le relais. Outre les camions qui vont passer dans le village, il faut s'attendre à une recrudescence du nombre des mouettes et autres volatiles entre le terrain et Collobrières. Ouvrez l'oeil...

Autour de nous

LES DRONES INVISIBLES DE POURRIERES

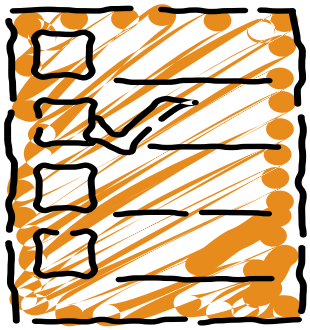
Certains d'entre nous ont découvert une nouvelle piste ULM en dur avec des abords charmants genre village de loisirs, juste à l'est de la montagne Ste-Victoire. Il s'agirait en fait d'une base de drones militaires qui ne se déclare que comme "activité d'aéromodélisme et de vols radiocommandés", ce qui n'est pas faux d'ailleurs. Cette base fait l'objet d'une mini zone R (Restreinte) n° R1250 appelée "Pourrières" par les contrôleurs, et doit être évitée de la surface à 2 500 ft QNH lorsqu'elle est active (Info par Le Luc ou Marseille Info). Elle est présente sur les cartes d'après novembre 2008, rajoutez là sur votre 1/500 000! Notez bien qu'il ne s'agit pas du terrain d'ULM LF8355 en herbe, également appelé "Pourrières", situé entre la ville de Pourrières et l'autoroute.

PREVISION D'ACTIVATION DES ZONES LF-R196 "GAP-VALENSOLE"

Ces zones seront activables de 08h00 à 12h00 locales du lundi au vendredi pendant les semaines 3, 4, 6, 7, 8, 9.

Notez aussi que le téléphone à consulter pour connaître l'activité exacte a changé, c'est désormais le 0 800 24 54 66.

Agenda : meetings aeriens, rassemblements, expositions



☞**2° Dimanche de chaque mois:** petit-déjeuner hors lit.
Infos sur www.aeropaca

☞**Du jeudi 2 au dimanche 5 avril à Friedrichshafen (All) :** Salon de l'aviation légère.
Infos sur www.aero-friedrichshafen.de

☞**Du jeudi 30 avril au samedi 2 mai à Cannes:** Salon de l'aviation générale.
Infos sur www.eur-avia.com

☞**Les samedi 6 et dimanche 7 juin au Luc:** la base fait son meeting avec des hélicoptères jusqu'à l'Eurocopter "Tigre" et des avions de toutes nationalités. Un avion de l'aéro-club sera positionné en statique.
Infos sur www.meeting-leluc.fr

☞**Du samedi 6 au samedi 13 juin à Turin (It):** Jeux mondiaux de l'air.

☞**Du lundi 15 au dimanche 21 juin au Bourget:** Salon de l'aviation.
Infos sur www.paris-air-show.com

☞**Le dimanche 5 juillet:** notre aéroclub fête ses 75 bougies

☞**Le vendredi 22 juillet:** éclipse de soleil

Nouveaux codes meteo

Depuis le 2 novembre 2005, une nouvelle définition de la visibilité et de nouveaux codes de nébulosité sont apparus sur les météos de terrains, METAR (observations) et TAF (prévisions).

En (très) résumé, le premier groupe de visibilité indique la visibilité dominante autour du terrain, le second groupe (si nécessaire) indique la visibilité minimale et sa position par rapport à la piste (par exemple 0500NE : 500 mètres dans le nord-est) si l'observateur est humain. L'indication NDV indique un relevé automatisé (NDV = Non Directional Visibility, mesure sans direction).

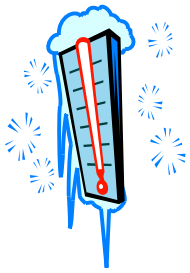
A la place des nuages peut apparaître le groupe NCD qui indique "sans nuages" (no cloud). Dans les messages automatiques, le groupe VV /// indiquent l'absence de mesure valable de la visibilité verticale.

D'autres nouveautés sont apparues le 5 novembre 2008. Le terme SKC (sky clear, ciel clair) est remplacé par CAVOK ou NSC (No Significant Cloud, pas de nuages significatifs) suivant le cas. Les "nuages significatifs" incluent désormais les CB et les TCU (Towering Cumulus, cumulus bourgeonnant). Ainsi désormais, s'il y a des TCU, il ne peut plus y avoir CAVOK.

La périodicité des TAF (prévisions) a été changée. Le TAF court de validité 9 h est renouvelé toutes les 3 h. Le TAF long de validité 24 h est renouvelé toutes les 6 h. Le TAF long de validité 30 h est renouvelé toutes les 6 h. Le jour est inclus dans le bloc horaire du TAF. 1818/1918 indique une prévision du 18 à 18 h00 jusqu'au 19 à 18 h00.

Météo-France édite un site Internet pour décoder les messages météo : http://aerodidact.enm.meteo.fr/

Météo perpétuelle (extraits des dictions du "Quid")



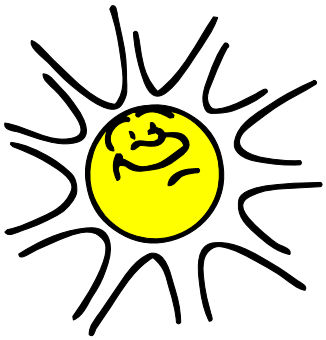
Janvier:
1°: jour de l'an beau, mois d'août beau et chaud
Vent du 1° janvier souffle un semestre.
19: S'il gèle à la Saint-Sulpice, le printemps sera propice.
20: A la Saint-Sébastien, l'hiver reprend ou se casse les dents.
22: A la Saint-Vincent, l'hiver quitte ou reprend.

Février:
2: A la Chandeleur, l'hiver cesse ou reprend vigueur.

Mars
12: Le jour de Saint-Pol, l'hiver se rompt le col.

Avril
Avril doux, pire que tout !
En avril, ne te découvre pas d'un fil.

Mai
A l'Ascension, le dernier frisson.



Juin
Avant la Pentecôte, ne découvre les côtes.
Vent du bas la veille de la Trinité, il y est les deux tiers de l'année.
Pluie à la Pentecôte, beau temps à la Trinité.
3: Le temps qu'il fait en juin le trois, sera le temps du mois.
8: Saint-Médard grand pissard, il pleut 40 jours plus tard.
11: Soleil à la Saint-Barnabé, Médard a le nez cassé.
24: Pluie de Saint-Jean, pluie pour longtemps.
29: Saint-Pierre pleure toujours.

Juillet
Pluie de juillet, eau en janvier.
1°: Si le 1° juillet est pluvieux, tout le mois sera douteux.
9: À la Saint-Procule, arrive la canicule.
25: Si Saint-Jacques est serein, l'hiver sera dur et chagrin.

Août
Soleil rouge en août, c'est la pluie partout.
12: A la Sainte-Claire s'il éclaire et tonne, c'est l'annonce d'un bel automne.

Septembre
1°: S'il fait beau à la Saint-Gilles, ça dure jusqu'à Saint-Michel.
17: Saint-Lambert pluvieux, 9 jours dangereux.
21: Quand vient la Saint-Mathieu, adieu l'été.
25: À la Saint-Firmin, l'hiver est en chemin.

Octobre
Octobre en ruine, hiver en ruine.
9: Le laboureur se réjouit, s'il pleut à la Saint-Denis, tout l'hiver sera pluie.
21: Le jour de la Sainte-Ursule, l'été d'un mois recule.

Novembre
Telle Toussaint, tel Noël, Pâques au pareil.
11: L'été de la Saint-Martin, dure 3 jours au moins.

Décembre
Quand en décembre il a tonné, l'hiver est avorté.
7: A la Saint-Ambroise, du froid pour 8 jours.
25: Noël au balcon, Pâques aux tisons.

Les avions de Cuers: les Pierres Précieuses de Claude Piel

Claude Piel (1921-1982) fait partie de ces rares constructeurs amateurs dont les réalisations se sont retrouvées un jour construites en séries industrielles. De plus, il peut s'enorgueillir d'avoir donné à la France un biplace de voltige moderne et digne successeur du Stampe SV4. Plusieurs de ses réalisations sont toujours présentes à Cuers.

Piel CP320A Super Emeraude F-PZTL

Son père étant menuisier aéronautique, Claude construit des modèles réduits et donne parfois des coups de mains à l'atelier sur les avions grandeur réelle. Il devient ensuite dès 1937 maquettiste et menuisier aéronautique sur différents projets. En 1944, il découvre le livre de Henri Mignet écrit en 1934 dans lequel celui-ci expose la construction du Pou-du-ciel HM-14. Claude Piel apprends à piloter planeur et avion en 1947 et construit un Pou très modifié avec des ailerons qu'il baptise CP10. Il vole en septembre 1948 mais s'écrase en janvier suivant après une séance de radada. Pour gagner sa vie, il aide Boisavia à construire les séries des B50 Muscadet, B60 Mercurey (1949) et B80 Chablis (1950). Dès 1950, il fonde une société et construit le CP20 Pinocchio, monoplace inspiré du chasseur anglais Spitfire qui vole en juillet 1951. Son aile elliptique persistera sur la majorité des productions Piel.

En 1952, il étudie le CP40 Donald pour un ami. Un de ces petits monoplaces ailes hautes, le F-PRAK construit par Christian Fouissac, a volé à Cuers entre 1992 et 1999. Mais c'est le biplace extrapolé du CP20 qui va rendre Piel définitivement célèbre. Le CP30 est peint en vert émeraude, il est le premier de la longue série des "pierres précieuses". L'Emeraude vole en juin 1954 avec 65 CV et affiche 155 km/h. La FNA organise en 1955 un concours de biplaces que gagne l'Emeraude, victoire théorique car le challenger n'est autre que le Jodel D112 (voir "Parles avec ailes" n°11). Piel dessine alors les plans pour les usines et les amateurs et étudie un dérivé à 90 CV nommé CP301 qui est construit en série principalement par Scintex. D'autres sociétés en produiront en petites quantités avec différents moteurs de 90 à 105 CV. En 1962 sortent les Super Emeraude à longeron renforcé avec le CP1310 d'usine apte à la voltige positive et le CP320 des

Piel CP401 Donald ex-F-PRAK

amateurs qui ne l'est pas. Plus de 1000 "Emeraude" ont été construits. Début 1965, Scintex passe le relais à Auguste Mudry dans ses ateliers de Beynes.

Deux CP320A Super Emeraude sont actuellement à Cuers, tous deux ont été construits par Armand Malaga et Pierre Raspail qui ont modifié la dérive droite d'origine par une dérive en flèche. Le F-PTXU bleu vola en avril 1974 et fut revendu en novembre 1978 à Jean-Claude Vallais. Après son décès en mai 2006, son frère Roger et quelques amis continuent à le faire voler. Le F-PZTL rouge sortit en 1984 et Pierre Raspail le garda 10 ans pour le vendre à Chartres. Bernard Monlyade l'a ramené à Cuers en 1998 après un court séjour à Bourges. L'avion est ressorti tout blanc d'une grande révision en 2008.

Le F-PZTL en 2008

Outre le quadriplace Scintex Rubis (1961), Claude Piel a aussi produit les triplaces CP60 Diamant (1961), CP605 Super Diamant (1964) et le prototype du biplace en tandem CP70 Béryl (1965). En 1966, Mudry et Piel réalisent un dérivé de voltige du Super Emeraude en remplaçant notamment l'entoilage de l'aile par un coffrage en contreplaqué. Du prototype CP100 de 1966 dérivera le CAP 10 de 1968 qui débutera une nouvelle page de l'aviation française. Les autres produits Piel seront le monoplace de course CP80 (1974), le triplace CP1320 Saphir (1980), et le monoplace de voltige CP90 Pinocchio II, étudié vers 1980 comme l'ULM canard CP150 Onyx.

Peu de CP70 Béryl (nom générique de certaines pierres) ont été construits avant 1980 lorsqu'ils sont remplacés par le CP750 au fuselage rallongé. Le CP70 F-PYFB présent à Cuers est donc rare, il est l'oeuvre de Paul Pouloux d'Egletons qui le fit voler en 1979. Equipé d'un 115 CV, il est à Cuers la propriété d'Edouard Beltrando depuis février 1991.

Le F-PYFB

Où en est notre souscription?

Mesdasmes et Messieurs les Membres de l'Aéroclub du Var,

Un certain nombre d'entre vous a participé à la souscription lancée l'année dernière dans le but de participer à l'achat d'un nouvel avion.

Nous avons enfin franchi le pas, et notre choix s'est porté sur un Cessna 182 qui sera bientôt équipé d'un moteur SMA.

Cet avion, bien qu'âgé de plus de 30 ans n'a que de 2 150 heures de vol, et son état est plus que parfait.

Ce choix, difficile, ne satisfera pas tout le monde, comme je l'ai déjà mentionné dans l'édito. Il va cependant dans le sens du souhait émis par la majorité d'entre vous.

C'est aussi un premier pas vers une autre technologie qui va vers une réduction de nos coûts de fonctionnement. Ceux qui aiment voyager vous confirmeront qu'il est plus facile de trouver du kérosène que de la 100LL, dans certaines contrées reculées.

Nous allons donc activer la souscription et tous ceux qui s'étaient engagés dans ce sens seront contactés par Christine ou Véronique, pour savoir s'ils infirment ou confirment leurs engagements. A ce moment là seulement, les chèques seront débités.

A ceux qui hésitent encore, je ne peux que les encourager à nous soutenir dans l'effort que l'aéroclub a entamé, pour renouveller sa flotte. Vous participez ainsi à diminuer d'une certaine manière l'endettement du club. N'hésitez pas à nous contacter pour que nous répondions à toutes les questions que vous êtes en droit de vous poser.

Merci à vous tous, et à trés bientôt dans les airs.

Jacques LAURAC
Président de l'ACV

Un peu de chiffres...

Avions	1° trimestre 2008	2° trimestre 2008	3° trimestre 2008	4° trimestre 2008	Total 2007	Total 2008	Bilan 2007/2008	OBSERVATIONS
MB	128	207	244	56	466	635	169	GV
IR	52	220	246	185	585	703	118	
QZ	134	76	0	0	564	210	-354	VENDU
AV	202	122	293	221	766	838	72	
CV	188	198	66	193	826	645	-181	
EQ	81	136	163	102	388	482	94	
XA	114	170	170	127	456	581	125	
JA	110	144	224	154	700	632	-68	
KV	79	128	183	72	571	462	-109	
QR	0	0	0	1	0	1	1	Acheté fin décembre
TOTAL	1088	1401	1589	1111	5322	5189	-133	

Réalisation: Pierre ESPOSITO